



## ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

### COMISIÓN TÉCNICA

#### Cuestión 37: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Técnica

#### MEJORAMIENTO DE LA SUPERVISIÓN Y EL REGISTRO DE MEDIDAS RELACIONADAS CON LAS RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL

(Nota presentada por Eslovaquia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros<sup>1</sup>, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil<sup>2</sup>; y por EUROCONTROL)

#### RESUMEN

La formulación de recomendaciones sobre seguridad operacional (SR), especialmente en el contexto del Informe final después de un accidente o incidente grave, es esencial para mejorar la seguridad operacional de la aviación y para prevenir sucesos similares en el futuro. La aplicación de una SR recibida por un destinatario continúa siendo decisión del mismo. No obstante, las SR no siempre se aplican o reciben seguimiento apropiado y las partes pertinentes no siempre supervisan adecuadamente el seguimiento que se hace de las medidas propuestas o adoptadas. Esto se aplica a diversos casos, aun cuando se relacionan con SR dirigidas a la OACI y con aquellas de interés mundial (SRGC). Además, se reconoce a nivel mundial que el intercambio de información sobre seguridad operacional, incluidas las SR, es fundamental para garantizar la seguridad operacional de la aviación.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a:

- a) recordar que la formulación de las SR, en particular en el contexto del Informe final después de un accidente o incidente grave, es crucial para prevenir sucesos similares en el futuro y para mejorar la seguridad operacional de la aviación a escala mundial;
- b) exhortar al Consejo a que identifique posibilidades que garanticen una supervisión más estrecha y eficiente, así como el registro adecuado de las medidas adoptadas o de las propuestas formuladas por los destinatarios para resolver un problema de seguridad operacional identificado en el marco de una SR, con miras a alentar a los destinatarios a que tomen medidas adecuadas cuando reciban recomendaciones sobre seguridad operacional; y a adoptar las medidas necesarias a tal efecto, cuando corresponda, para proponer enmiendas al Anexo 13;
- c) respaldar la recomendación formulada por la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional de 2015 en la que se pide a la OACI que establezca una base de datos para las recomendaciones en materia de seguridad operacional de interés mundial (SRGC) y acelere las medidas pertinentes a fin de que esté disponible en un sitio web adecuado de la OACI; y
- d) invitar a la OACI a que adopte un proceso con miras a identificar las SRGC entre las SR que reciba o de las cuales se le informe, y las comunique a sus Estados miembros a través de la base de datos mencionada.

<sup>1</sup> Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Croacia, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania, Suecia, Reino Unido y República Checa

<sup>2</sup> Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, La ex República de Moldova, La ex República Yugoslava de Macedonia, Mónaco, Montenegro, Noruega, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico de seguridad operacional.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en esta nota de estudio se llevarán a cabo en sujeción a la disponibilidad de recursos en el Presupuesto del Programa regular para 2017-2019 y/o con contribuciones extrapresupuestarias. La Unión Europea está dispuesta a poner a disposición, gratuitamente, la herramienta que se utiliza para la base de datos de SR europea y que podría utilizarse para la base de datos para las SRGC, de la OACI.
<i>Referencias:</i>	Anexo 13 — <i>Investigación de accidentes e incidentes de aviación</i> Doc 9756, <i>Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación</i> Doc 9962, <i>Manual de políticas y procedimientos de investigación de accidentes e incidentes</i> Doc 10046, <i>Informe de la Segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (2015)</i>

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 La formulación de recomendaciones sobre seguridad operacional (SR), especialmente en el contexto del Informe final después de un accidente o incidente grave, es esencial para mejorar la seguridad operacional de la aviación y para prevenir sucesos similares en el futuro. De hecho, en las SR se identifican las medidas que, a raíz del proceso de investigación de un accidente o incidente grave, se consideran necesarias para prevenir que un suceso similar vuelva a ocurrir en el futuro. Las SR pueden derivarse de estudios sobre seguridad operacional, quedando entendido que dichos estudios se basaron en investigaciones efectuadas por autoridades encargadas de la investigación de accidentes (AIA).

## 2. ANÁLISIS

2.1 Se reconoce que la decisión final con respecto a las medidas que se tomen en respuesta a una SR es y continuará correspondiendo al destinatario que recibe la SR. Al mismo tiempo, se reconoce que, en algunos casos, las SR no se ponen en práctica adecuadamente o se ignoran por completo, por lo cual el problema identificado persiste.

2.2 El sistema de SR debería tener en cuenta la duración flexible de las medidas recomendadas con respecto a las SR, lo cual podría repercutir potencialmente en la eficacia del proceso de supervisión y seguimiento. De hecho, deberían considerarse algunas características inherentes a las SR. Las medidas correctivas que comprenden aspectos técnicos/operacionales o de reglamentación pueden variar considerablemente y, por ende, la naturaleza de las medidas propuestas por la AIA también variará. Por consiguiente, debería tenerse en cuenta el seguimiento de corto, mediano o largo plazo que realicen las partes interesadas. Con base en la experiencia, una respuesta técnica en el área de operaciones, diseño, instrucción o mantenimiento puede suponer un proceso de corto/mediano plazo. Por otra parte, una SR en que se solicite un cambio de reglamentación, dirigida a un Estado contratante o a una autoridad regional primaria de certificación o de reglamentación, por ejemplo, puede suponer un proceso de reglamentación de largo plazo. Actualmente, en el Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación* no existe ninguna disposición relativa a la trazabilidad, supervisión y seguimiento de las SR. De hecho, las disposiciones del Anexo 13 relativas a la responsabilidad de un Estado que recibe o formula las SR (Recomendaciones 6.10 a 6.12) sólo exigen que se comunique, en un plazo de noventa días, los procedimientos para registrar las respuestas y los procedimientos para vigilar el progreso de las medidas tomadas.

2.3 En este contexto los Estados contratantes, la OACI y los destinatarios de las SR deberían prestar especial atención a las SR y considerarlas como cuestiones importantes para las cuales se debería establecer un proceso específico y unificado de supervisión y seguimiento.

2.4 Una mejor supervisión del seguimiento de una SR puede contribuir a mejorar la idoneidad y el nivel de aplicación de una SR. En última instancia, esto puede contribuir a prevenir que vuelvan a ocurrir sucesos similares. El Estado contratante que formula la SR y el Estado contratante responsable de supervisar al destinatario que ha recibido la SR deben asegurarse de que esta supervisión tenga lugar. Esto puede contribuir al marco de vigilancia global que ejerce un Estado sobre las entidades bajo su responsabilidad. Para lograr estos objetivos, los Estados contratantes pertinentes deberían estar en condiciones de asegurar la trazabilidad, la vigilancia y seguimiento de las SR, apoyados por procesos y procedimientos armonizados, eficientes y más eficaces.

2.5 En ciertos casos, una SR puede estar dirigida a la OACI. La OACI debería atender y hacer el seguimiento de dichas SR de manera oportuna y transparente, con miras a garantizar que, cuando sea pertinente, se tomen las medidas necesarias en pro de la seguridad operacional de la aviación mundial. Además, se debería comunicar a los Estados contratantes las medidas adoptadas o la no adopción de medidas por parte de la OACI en respuesta a una SR que haya recibido y las razones que justifiquen dicha adopción o no adopción de medidas.

2.6 El establecimiento de las SRGC por parte de la OACI en 2011, puso de relieve que las SR son de importancia estratégica para la seguridad operacional de la aviación y este eficaz recurso debería posibilitar la identificación de los aspectos de seguridad operacional de prioridad mundial. Es necesario adoptar un proceso para lograr que el concepto de SRGC se haga realidad. En particular, esto permitiría que la OACI adopte un proceso con miras a identificar las SRGC, entre las SR que recibe o de las cuales se le informa.

2.7 Además, las SRGC deberían compartirse con los Estados ya que la incorporación de esta información redundaría en importantes beneficios en materia de seguridad operacional. Una plataforma de este tipo debería contribuir a identificar mejor las preocupaciones y tendencias en materia de seguridad operacional y a prevenir la duplicación de esfuerzos entre las organizaciones regionales de seguridad operacional o los Estados. Este hecho se reconoció, en particular, en la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (HLSC) de la OACI que se llevó a cabo en 2015. A nivel regional, la Unión Europea (UE) creó en 2013 una base de datos de SR para facilitar el intercambio de información relacionada con las SR y la identificación de SR de interés de toda la UE. Para lograr tal sistema de SR, se requiere una base de datos, orientación y procedimientos, principalmente para garantizar la trazabilidad de las SR, mediante la supervisión y el seguimiento del estado de las respuestas y de la adopción o no adopción de medidas por parte de los destinatarios. Estas medidas deberían garantizar la calidad de los datos y la trazabilidad relacionada con las SR, así como las respuestas proporcionadas por los destinatarios.